

3. Von Lateinamerika nach Europa – Inszenierungen der Atlantiküberquerung

Im Zuge kurSORischer Lektüren gerieten immer wieder Textpassagen ob ihrer semantischen Dichte in den Blick, die sich mit der transatlantischen Überfahrt befassen.¹ Die Überquerung des Atlantiks als (territoriale) *conditio* zwischen (Latein-)Amerika und Europa erweist sich als konstitutives Moment der europäisch-(latein-)amerikanischen (Reise-)Beziehung. Dabei oszilliert die Bedeutung des Atlantiks innerhalb der Reiseberichte immer wieder zwischen Be- und Entgrenzung,² denn während er einerseits das notwendigerweise zu Überwindende darstellte, fungierte er andererseits ebenso als das verbindende Element. Während der Fokus bisheriger Untersuchungen meist vielmehr auf dem ›trans‹, also der »Querung und Durchdringung von Beziehungen« sowie den »wechselseitigen Transformationsprozess[en]« lag als auf dem ›atlantisch‹ (Ette 2011: 28),³ leistet dieser erste Hauptteil der Studie einen Beitrag dazu, den Raum Atlantik in den Blick zu nehmen, der durch die sich in ihm bewegenden Körper konstituiert wird und zutage tritt. Ausgehend von der Annahme Johanna Abels, »jeder Transfer könne eine Transformation beinhalten« (Abel 2015: 14), liegt hier der Fokus auf die Bedeutung des tatsächlichen Transfers – die Überquerung des Atlantiks mit dem Dampfschiff – für die Körper und Subjektivierungen sowie für die Konstitution des Atlantiks als Raum. Dabei wird das (Trans-)Atlantische entlang

1 Teile des vorliegenden Kapitels finden sich in komprimierterer Form auch in Riettiens 2020.

2 Vgl. zur Gleichzeitigkeit von Be- und Entgrenzung: Vasilache 2011; Cremers 1989. Fernand Braudel, Georges Duby und Maurice Aymard zeigen in ihrer Arbeit zum Mittelmeer zunächst auf, dass »das Meer, bevor es Verbindung wurde, lange Zeit Hindernis« war (Braudel/Duby/Aymard [1949] 1990: 44), und zeichnen anschließend dessen Werden zu einer Verbindung auf.

3 Vgl. hierzu u. a.: Boldorf 2010; Caruso et al. 2014. Horst Pietschmann weist beispielsweise darauf hin, dass der Atlantik »für die iberische Historiographie ein selbstverständlicher maritimer Raum der eigenen Geschichte« gewesen sei (Pietschmann 2003: 105), was das Schreiben einer ›atlantischen Geschichte‹ insofern beeinflusst habe, als sie sich lediglich auf die iberische Halbinsel und ihre transatlantischen Beziehungen konzentriert habe (vgl. ebd.: 105f.), nicht aber auf den Atlantik und den tatsächlichen Transfer.

zweier zentraler Momente zu fassen versucht: Zum einen werden die vollzogenen Körperpraktiken der Atlantiküberquerung (Praktiken des Abschieds, der Dampfschiffbesteigung etc.) beleuchtet, anhand derer die Reisenden (Nicht-)Zugehörigkeiten konstruierten und den Atlantik als (Zwischen-)Raum formten. Denn geht man mit Michel de Certeau davon aus, dass ein Raum »*ein Ort* [ist], mit dem man etwas macht« (de Certeau [1980] 1988: 219; Herv. i. O.), so war es nicht nur der *Atlantikraum*, der bestimmte Körperpraktiken hervorbrachte, sondern waren es ebenso die Körper(praktiken), die diesen erst performativ erzeugten und mit Bedeutung aufluden. Der Atlantik offenbart sich entlang der untersuchten Reiseberichte gewissermaßen als Ungewissheitsraum, in dem »routinierte Handlungssicherheit« zunächst verloren ging »und vertraute Alltagspraktiken scheiter[te]n«, weshalb die Reisenden zunehmend den Vollzug von »Praktiken der Erzeugung von Orientierung und Gewissheiten« beschrieben (Freist 2015a: 30). Zum anderen wird die Bedeutung des Atlantiks und seiner Überquerung entlang der körperlichen Vulnerabilität der ihn Überquerenden dargestellt, wurde der Körper doch insbesondere auf Reisen im 19. und frühen 20. Jahrhundert nicht nur »ins Spiel«, sondern ebenso »in Gefahr gebracht [...], dem Risiko der Empfindung, der Verletzung, des Leids, manchmal des Tods ausgesetzt [...]« (Bourdieu 1997a: 180). Dabei erscheinen die körper(leib)-bedingten Begrenzungen (von Erfahrungen) – beispielsweise durch das Erkranken an der Seekrankheit – konstitutiv für die Begrenzung des Atlantikraumes.

Das vorliegende Kapitel sucht den Atlantik bzw. die transatlantischen Reisen entlang des Dreischritts ›Abfahrt – Überfahrt – Ankunft‹ zu fassen, wobei sich diese Triade als durchzogen von der Bedeutung des Sehsinnes erweist: Konnten die Reisenden während der Abfahrt die sich an Land Verabschiedenden noch sehen und optisch klare Grenzen zwischen Wasser, Land und Himmel ziehen, so avancierte der Moment, in dem man sich aus den Augen verlor, zum ›point of no return‹. ›Auf dem Atlantik‹⁴ verschwammen die optischen Grenzen meist und man sah über Wochen lediglich Wasser und Himmel, wobei die Horizontlinie je nach Wetterlage gar nicht auszumachen war. Bei der ersten Sichtung des Festlandes⁵ nach Wochen auf See schärften sich die optischen Konturen hingegen wieder – zumindest hinsichtlich der Unterscheidung von Wasser und Land – und verhießen das baldige Ende der Seereise, was einige Reisende dazu verleitete, regelrecht

4 So lautet in einigen Reiseberichten die ›Ortsangabe‹ der tagebuchartig verfassten Kapitel, die die Überfahrt mit dem Dampfschiff thematisieren. Im Spanischen: »En el Atlántico« (Carrasco 1890: 167; de la Barra 1878: 55–71). Lucio Vicente López betitelte das Kapitel seiner Überfahrt mit »Auf dem Meer« (»En el mar«, López [1881] 1915: 7) und gab als ›Ortsangabe‹ »Atlantischer Ozean« an (»Océano Atlántico«; ebd.).

5 Hier zeigt sich innerhalb der Reiseberichte kein inhaltlicher Unterschied darin, ob die Reisenden beispielsweise die kanarischen Inseln nach Wochen auf See erblickten oder die Küste Großbritanniens.

euphorische Textpassagen zu verfassen. Insbesondere für die an der Seekrankheit Leidenden stellte die Tatsache, (bald) »endlich [wieder] festen Boden unter den Füßen«⁶ zu haben (Carrasco 1890: 179), eine Besserung ihrer Symptome in Aussicht.

3.1 Die Abfahrt

Innerhalb der Textpassagen unterschiedlicher Reisender zum (anstehenden) Verlassen des amerikanischen Kontinentes blitzten stetig wiederkehrende Körperpraktiken auf, die als Anhaltspunkte für erste konstituierende Begrenzungen des Atlantikraumes im 19. und frühen 20. Jahrhundert gedeutet werden können. Während es zunächst anmuten könnte, als umfasse der Atlantikraum lediglich die aquatische Dimension, also die Körperbewegungen *auf See*, so zeigt sich in den reiseliterarischen Beschreibungen, dass die Körperpraktiken der Abfahrt den Hafen und die Reling des transatlantischen Dampfers bereits als Teil des Atlantikraumes bzw. als konstitutive Elemente der transatlantischen Überfahrt ausweisen.⁷ Zwar ist in Anlehnung an Martina Löw festzuhalten, dass es materieller Begebenheiten bedarf, um »in die Konstitution von Raum einbezogen werden« zu können (Löw 2001: 191) – in diesem Falle also das ›Vorhandensein‹ von Festland und Atlantik –, allerdings liegt der Fokus der vorliegenden Analyse vielmehr auf den Praktiken der *Herstellung* von Grenzen als auf den »gleichsam offensichtliche[n] Grenzfragen« (Vasilačić 2011: 67). Dabei kommt der Überwindung konstitutive Bedeutung zu. Markus Schroer konstatiert:

»Die Überschreitung ist der Grenze gewissermaßen eingeschrieben. Insofern ist jede Grenzüberschreitung keine Zweckentfremdung der Funktion der Grenze, sondern eine Erfüllung ihres ureigensten Programms. Erst in der Möglichkeit ihrer Überwindung bestätigt sich die Existenz der Grenze.« (Schroer 2009: 22)

6 »¡Tierra! ¡Tierra! ¡Pisábamos, por fin en suelo firme!« (Carrasco 1890: 179).

7 Hier lassen sich Parallelen zu Horst Pietschmanns Konzept des Atlantiks erkennen, mit dem er sich ebenfalls von einer ausschließlich geografischen Betrachtung entfernt. Vielmehr weist er ausdrücklich darauf hin, dass auch Städte als Teile der »ausgedehnte[n] Räume des Ozeans« anzusehen seien, die beispielsweise eine »spezifische[] Funktion [...] als Knotenpunkte[] in ausgedehnten Beziehungsgeflechten« innehäten (Pietschmann 2003: 102). In diesen Kontext lässt sich auch sein Verständnis des Atlantiks als offenes System einordnen (vgl. ebd.: 119f.). Indiz dafür, dass bereits die Ankunft am Hafen und die dortigen Verabschiedungen als konstituierende Elemente des Atlantikraumes und der Europareise im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert gelesen werden können, ist der Umstand, dass Gabriel Carrasco den zweiten Teil seines Reiseberichtes mit seiner Ankunft in Buenos Aires beginnen ließ, den er zudem mit dem Titel »Ein Argentinier in Europa« (»Un Argentino en Europa«; Carrasco 1890: 165) versah. Unter das ›in Europa-Sein‹ fiel für ihn also offenbar auch bereits die (anstehende) transatlantische Überfahrt.